

NMF Arrangørkonferanse enduro 2022	
Tidspunkt: Torsdag 27.1.2022 kl. 18.00-20:30	Digitalt møte
Møteleder: Giancarlo Illidi	Referent: Elin Vandevjen
<p>Følgende klubber var representert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Asker Motorsportklubb (Tor Linnerud, Elin Vandevjen) • Borg MC Klubb (Kjell Sverre Skjønnhaug) • Flittig Motocross & ATV: (Robert Blomqvist, Asbjørn Sletholt) • Froland Motocross Klubb: (NESS-general Kenneth Bang) • NMK Aurskog-Høland (Hans Kr. Bernhus, Harald Bogstad) • NMK Kongsberg (May-Britt Hagane, Anders Hørtvedt, Ruth Helene Ramberg) • NMK Notodden (Roar Karlskås) • Rakkestad Motorsportklubb (Gro Colseth) • Solør Motorsykkelklubb (Tormod Holtmoen, Ayesha Løvlimo) 	

Saker til behandling	
1	Grenleder Giancarlo Illidi ønsket velkommen.
2	<p>Terminliste 2022</p> <p>5. februar: Nord-Odal MX-klubb, breddeløp. AVLYST pga koronarestriksjoner</p> <p>6. februar: Flittig, 4-timersløp</p> <p>26. februar: Solør MCK, breddeløp</p> <p>6. mars: Flittig, trening på NM-veka-oppsettet</p> <p>12. mars: NMK Aurskog-Høland, spesial</p> <p>6.-8. mai: Borg MCK, Rudskogen GP (MX/enduro-weekend med trening fredag, MX lørdag og enduro søndag)</p> <p>8. mai: NESS-1 (inkl. i Rudskogen GP, se over)</p> <p>21.-22. mai: Solør MCK, treningsweekend m/forenklet etappeløp søndag</p> <p>11. juni: NESS-2 Flittig Grand National</p> <p>18. juni: Solør MCK, breddeløp</p> <p>19. juni: Solør MCK, 8-timers</p> <p>22.-26. juni: NM-veka med motorsport 24.-25. juni (se pkt 3)</p> <p>13. august: NESS-3, Tiurleiken</p> <p>9.-11. september: Solør MCK, NM etappe</p> <p>17. september: NESS-4, 106-årsløpet NMK Aurskog-Høland (NMK-løp innbakt i løpet)</p> <p>1. oktober: Kongsberg Grand National (med forbehold om endring dato)</p> <p>3. desember: Solør MCK, Desemberkåsan</p> <p>27. desember: Flittig, Hjulenduro</p> <p>27. desember: Borg, Ribbetrimmen</p> <p>Om det er flere klubber som ønsker å arrangere løp, ta kontakt med grenleder.</p> <p>Terminliste inkl. internasjonale konkurranser vil bli publisert på enduro-sidene på www.nmfsport.no</p>
3	<p>NM-veka 2022</p> <p>Asbjørn Seltholt informerte om at Flittig er godt i gang med forberedelsene til NM-veka som arrangeres i uke 25.</p>

	<p>Enduro, MX og quad blir gjennomført fredag 24. og lørdag 25. juni. Hver gren kjøres som egne konkurranser med hver sine tilleggsregler etc. Jurymedlemmer og jurysekretær blir de samme for alle tre konkurransene. Flittig arrangerer en gjennomgang av oppsettet 6. mars som trening for både løpsadministrasjon og utøvere.</p>
4	<p>NESS-serien 2021 og 2022 Kenneth Bang informerte om gjennomføringen av NESS-serien 2021.</p> <p>Serien ble arrangert med fem runder (Rudskogen GP, Flittig GN, Tiurleiken, 100-årsløpet, Kongsberg GN). Til tross for begrensninger knyttet til koronapandemien deltok totalt 342 unike utøvere, herav 80 barn, 10 kvinner, 31 nybegynnere i rekrutt og 71 deltakere i klassen 40-49 år.</p> <p>Det har vært stort fokus på markedsføring av løpene på nettside, facebook, instagram, e-post og pressemeldinger til NMF.</p> <p>Målet for 2022 er å få med over 200 deltakere på alle løpene. Dette regner man med er mulig med enda bedre markedsføring.</p> <p>Klassene vil stort sett være uendret, men det er dialog med Dirt Bike Girls for evt. å opprette en ekstra kvinneklasse.</p> <p>Det ble gjort oppmerksom på at det ikke beregnes sammenlagresultater for rekruttklassene.</p>
5	<p>Norgescup 2022 Norgescup utgår i 2022. Grenleder ønsker innspill på alternative løp med lav status. Grenen vil gå inn for å støtte klubbene som kjører slike løp som «forenklet etappe», da det er behov for å gi utøverne mer trening i denne løpsformen og forhåpentligvis senke terskelen for å melde seg på i NM.</p>
6	<p>Spesialreglement 2022 Tor Linnerud informerte om vedtatte endringer i SR. Det er endringer i følgende paragrafer:</p> <ul style="list-style-type: none"> § 8 – Hjelp ute i trasé § 17 – Trasé og merking § 20 – Konkurransen over flere dager § 30 – Beskrivelse av enduro internasjonal § 31 – Lukket depot (Parc Fermé) § 32 – Plassering i lukket depot § 35 – Startprosedyre § 36 – Målgang og tilbake i lukket depot § 42 – Tidsregistrering § 45 – Respittid § 46 – Tidtaking § 71 – Klasser i Norgescup og Norgesmesterskap § 75 – Poengskala ved serie § 76 – Sanksjoner gjeldende for alle typer konkurranser (Det tas forbehold om at det kan bli endringer i siste avsnitt denne paragrafen). <p>Tor minnet om at arrangørene må sette seg nøye inn i SR. Der en paragraf åpner for flere alternative løsninger <u>må</u> valgt alternativ fremgå av tilleggsreglene.</p>

	<p>Det anbefales at arrangør konfererer med juryleder om valgte alternativer og annet innhold i tilleggsreglene før de sendes til NMF for godkjenning.</p> <p>Notatet «Nye regler 2022» følger som vedlegg til referatet.</p> <p>SR 2022 vil bli publisert på NMFs hjemmeside.</p>
7	<p>Startnummer / Merking av sykler</p> <p>Under arrangørkonferansen 2021 ble reglene for bruk av startnumre og merking av sykler presisert.</p> <p>I år ble det gitt uttrykk for at det utgjør en sikkerhetsrisiko at det benyttes forskjellige farger i ulike løp, f.eks. at det i NESS benyttes farger som avviker fra reglene i SR. Kjøringen vil bli tryggere dersom utøvere ser hvem de konkurrerer med og slipper forbi utøvere som kjører i andre klasser.</p> <p>Forskjellige alternativer for fargemerking av syklene ble diskutert, f.eks. merking med farget tape eller at arrangør produserer startnummer i riktige farger som utleveres ved innsjekk. Sistnevnte kan evt. finansieres gjennom salg av reklame på startnumrene.</p>
8	<p>Årets arrangør 2021</p> <p>Grenleder gratulerte NESS-serien med Froland MX-klubb og Kenneth Bang i spissen som vinner av prisen «Årets arrangør 2021». Han påpekte spesielt det fantastiske initiativet som er tatt for å bygge opp enduro-sporten.</p>
9	<p>Evenuelt</p> <p>a) <u>Lisens / Rudskogen GP</u> Under Rudskogen GP skal det kjøres både enduro og MX. Arrangør vurderer å sette opp premie for de som deltar i begge grener og spurte hvilke krav til lisens som vil gjelde. Det ble presisert at utøvere som skal delta både i enduro og MX må ha lisens i begge grener.</p> <p>b) <u>Grenspesifikt lisenskurs / Forbedringer</u> Tor Linnerud oppfordret erfarne utøvere o.a. til å gjennomgå det grenspesifikke lisenskurset i enduro (e-læringskurs) og gi innspill til Conrad Rye Holmboe (epost: cryeholmboe@gmail.com) dersom man finner punkter som kan forbedres/tydeliggjøres.</p> <p>c) <u>Lys festet til hjelm</u> Det ble reist spørsmål om det er anledning til å feste lys på hjelmen i forbindelse med mørkekjøring. Tor Linnerud presiserte at det i hht de tekniske reglene i SR ikke er lov å feste noe til hjelmen. Det ble diskutert at det likevel må være lov å bruke sunn fornuft. F.eks. ble det informert om at det finnes lykter som kan festes med borrelås og som vil bli slått løs, forhåpentligvis uten å skade hjelmen, om uhellet skulle være ute. Å bruke strikkfeste eller feste til hjelmskyggen ble også antydnet som alternativ.</p>

28.1.2022

Elin Vandevjen (sign.)

Nye regler 2022

8 Hjelp ute i trasé

Gammel tekst består – tillegg i rødt.

Utøveren kan motta hjelp fra funksjonærer og publikum beordret av funksjonærer, samt andre deltagere. Det kan i traséen legges inn soner hvor det ikke kan mottas hjelp av noe slag. Disse soner må i så fall merkes tydelig. **Begrepet fremmed hjelp skal forstås som enhver kontakt mellom motorsykkel og annen person enn utøver eller autoriserte personer som nevnt i denne paragraf. Dette gjelder også teknisk assistanse.**

17 Trasé og merking

Rettet noen skrivefeil og litt småjustering – innføring av nye skiltsymboler

Alle strekninger som gjennomføres i en endurokonkurranse faller inn under definisjonen trasé.

Traséens vanskelighetsgrad skal være tilpasset nivået på de konkurrerende utøverne. Det presiseres at målet er at flest mulig og helst alle skal komme gjennom traséen.

Traséen skal være ryddet for elementer som potensielt kan skade utøverne. F.eks. greiner og kvister som kan treffe **øyne, stubber** og skarpe steiner. Her må den ansvarlige bruke skjønn og vurdere etter beste evne. Et element som anses som farlig en plass, trenger ikke nødvendigvis å anses for å være farlig et annet sted, f.eks. lav fart i extremenduro. **Enkelte ting som ikke kan unngås eller fjernes kan eventuelt merkes eller polstres slik at faregraden reduseres.** Som hovedregel i enduro skal fartsetappene ha overkommelig terreng for de fleste. Transportstrekningene kan ha høyere vanskelighetsgrad, men **som nevnt** være tilpasset nivået på utøverne.

En endurotrasé merkes med piler, skilt og sperrebånd. Dersom traséen følger en crossbane eller en anlagt vei, skal denne følges og kan ikke kuttes på noen måte. Er det ikke sperrebånd for å markere yttergrensene anses traséen som merket likevel.

Pilene som benyttes skal ha en farge med god kontrast til terrenget, og minimum ha størrelsen 30 x 17 cm. **Rød** er en anbefalt farge.

Traséen skal merkes på følgende måte:

Rett fram markeres med pil som peker oppover (loddrett pil).

Ved veibytte og påfølgende sving plasseres pilen 90 grader på kjøreretningen, uavhengig av svingens skarphet i grader.

Trippelpil ved veibytte plasseres ca. 100 meter før byttet. Dobbelpil plasseres ca. 50 m før, og enkeltpil på hver side av veien ved byttet. Enkelte steder vil det være hensiktsmessig å bruke kun dobbelpil og kortere avstand enn 50 m før enkeltpil pga. høy fart, men ikke nok lengde i strekningen foran sving til å starte med trippel. Se fig 1.

Ved veibytte anbefales det å komplementere merkingen med skilt for feil retning **og eventuelt riktig**

retning. Skilt skal være minimum 18 cm i diameter. Fig 1 og 2.



Skilt for feil retning



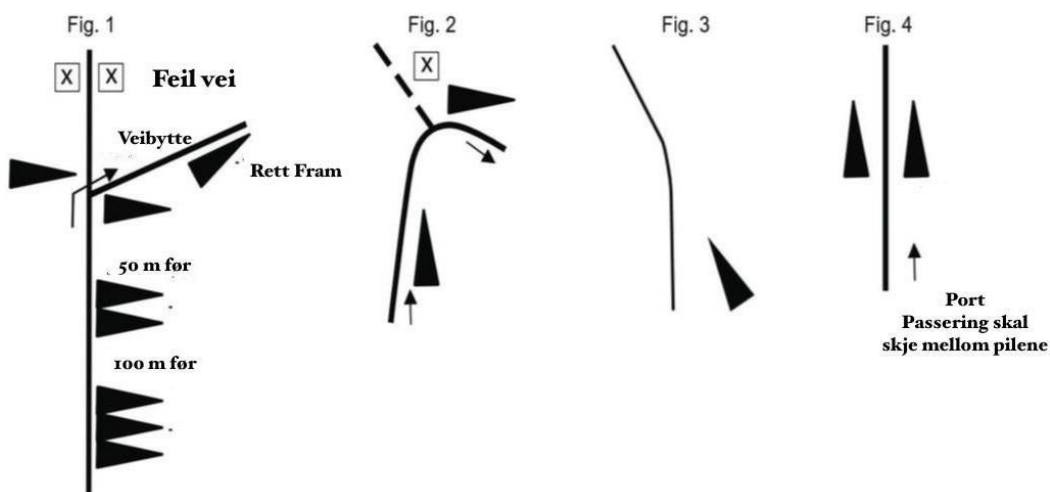
I terrenng kan man benytte enkeltpil for rett fram og sving. Ved behov komplementeres det med skilt for feil retning. **Gult skilt med sort kryss er brukt som varsel for feil retning. Dette skal fases ut til fordel for rødt skilt med hvit strek, siden dette nå blir brukt internasjonalt.**

I fartsetappe kan pilingen komplementeres med piler som viser retningsendring uten at det er snakk om et veibytte. Pilen skal da plasseres i samme retning som endringen. Se fig 3.

I fartsetapper bør alltid sperrebånd og lignende benyttes for å sikre at utøveren ikke kjører feil, eller har mulighet til å kutte kjørelengden.

To piler som peker i samme retning på hver sin side av traséen anses som en port og utøveren skal passere mellom disse. Porten kan settes ved inngang til sving, slik at man f.eks. på crosstest med god avstand til tilstøtende trasé kun trenger å bånde enten innersving, eller med god avstand til tilstøtende trasé kun trenger å bånde enten innersving, eller ytersving. Se fig 4.

Dersom traséen er merket med kun et sperrebånd kan utøveren kjøre inn til 7 meter fra båndet. Om traséen er merket med kun 1 pil kan man bevege seg 7 meter ut til hver side. Porter skal man derimot passere gjennom.



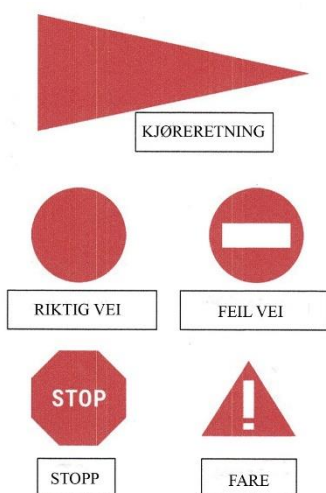
Markering for å varsle fare gjøres ved å bruke kryssede piler eller varselstilt. 100 meter før faren

settes markering på høyre side av traséen. Ved faren settes markering på begge sider. Det presiseres at det her ikke er anledning til å bruke en mer «passende» avstand. **Kryssede piler er tatt vekk fra det internasjonale reglementet, der er kun varselskilt av samme type som vegtrafikkskilt nå beskrevet. Det anbefales at man går over til dette nasjonalt også. Varselskilt har nå fått rød bakgrunn.**



Transportstrekker på offentlig vei følger vegtrafikklovens bestemmelser hensyn til fartsgrenser og andre regler, med mindre annet er oppgitt i TR.

Traseen kan også merkes med innkjøring forbudt skilt på begge sider der hvor det anses å være nødvendig for å unngå feilkjøring. Størrelse bør være minimum 18 cm i diameter. **Likeledes kan rundt, helt rødt skilt benyttes for å vise at man er på riktig vei.**



Illustrasjonen viser symboler slik de nå er beskrevet i internasjonalt reglement, og det anbefales at man også benytter disse ved nasjonale konkurranser.

20 Konkurransen over flere dager

Dersom en NM-runde eller annen konkurranse kjøres over to dager må det angis i TR ~~om de to dagene anses som to adskilte delkonkurranser~~ hvor slik at resultatet avgjøres på sammenlagt høyest poengsum, eller om begge dagene anses som en konkurranse hvor lavest sammenlagt tid avgjør resultatet.

20 Konkurransen over flere dager

Dersom en NM-runde eller annen konkurranse kjøres over to dager må det angis i TR dersom begge dagene anses som én sammenhengende konkurranse hvor lavest sammenlagt tid avgjør resultatet. For verdensmesterskap gjelder reglen om at konkurranse over to dager normalt betraktes som to delkonkurranser med rangering og tildeling av poeng for hver dag. Om ikke annet er angitt i TR skal dette også gjelde nasjonale konkurranser.

30 Beskrivelse av enduro internasjonal

Litt justering – minimum én time etatappetid er endret fra skal til bør. Lukket depot er tatt inn i beskrivelsen, men § 31 gir unntak.

Konkurranse som avholdes så likt som mulig det reglementet som benyttes i internasjonale statuskonkurranser i grenen enduro. Det vil si en konkurranse hvor ulike fartsetapper, transportstrekker, tidskontroll og lukket depot benyttes. Konkurransen skal minimum vare i fem timer, hvorav total sammenlagt fartsetappetid bør være minimum én time. Ved konkurranse over flere dager gjelder dette kravet for hver enkelt dag.

Det kan dispenseres fra regelen om tre obligatoriske fartsetapper, men da skal arrangøren etter beste evne forsøke å bakte terrengbeskrivelsen som angis i etappen som mangler inn i en av de andre etappene, eller eventuelt i transporten.

31 Lukket depot (Parc Fermé)

Ny tekst tilført

Ved alle internasjonale statuskonkurranser benyttes lukket depot. Det er ikke krav om dette i NM, men dersom det ikke benyttes skal det angis i TR. I andre statuskonkurranser og åpne konkurranser skal det angis i TR om lukket depot skal benyttes. Ved bruk av lukket depot skal beskrive regler benyttes. Dersom konkurransen avvikles ved bruk av lukket depot har arrangøren ansvaret for kjøretøyene i den perioden det kreves at de er plassert der, og må erstatte kjøretøy som blir ødelagt eller stjålet under oppholdet. Lukket depot defineres som et parkerings- og startområde for syklene.

Internasjonalt gjelder reglen om at lukket depot skal være et inngjerdet område utendørs, unntatt på rene vinterkonkurranser hvor en kan være under tak. Nasjonalt kan lokaler under tak benyttes hele året om arrangøren finner det formålstjenlig.

Det kan benyttes en forenklet form for lukket depot, men det må da oppgis detaljer i TR. For eksempel kan man bestemme at sykler skal settes inn i lukket depot til et bestemt tidspunkt før start på konkurransedagen i stedet for kvelden i forveien. Dette er uansett nødvendig om arrangør tillater innsjekk på konkurransedagen, eventuelt i tillegg til innsjekk dagen før. På konkurranser over to dager kan man også velge å ikke bruke lukket depot mellom konkurransedagene, men bare sette syklene inn i lukket depot til et angitt tidspunkt for hver konkurransedag.

Lukket depot kan markeres med sperrebånd om det bare benyttes på konkurransedagen, men det krever at arrangør har full kontroll på tilgangen i perioden syklene skal stå der. Det kan lages et eget lukket depot ved målgang, dersom arrangøren finner det mer praktisk.

Lukket depot skal anlegges slik at man ikke trenger å passere gjennom det for å komme fra

serviceområde til TK for start av ny runde under konkurransens gang.

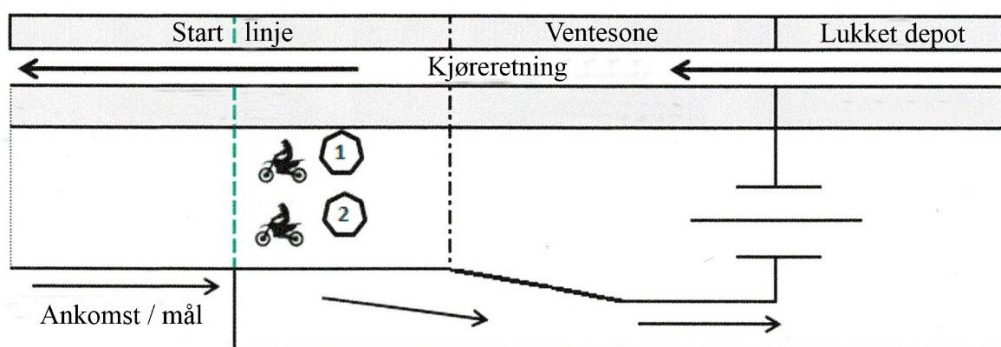
32 Plassering i lukket depot.

Tillegg i teksten – ny organisering av startområde, jfr. Nye prosedyrer

Sykkelen plasseres i lukket depot umiddelbart etter avsluttet og godkjent teknisk kontroll, **eller i henhold til andre bestemmelser gitt i TR**. Sykkelen skal ha egen sidestøtte, eller trekantstøtte som festes i ramme eller svingarm. Den kan ikke arbeides på, eller startes, etter endt teknisk kontroll, **med mindre det i henhold til TR benyttes en forenklet ordning hvor man kan bringe sykkelen tilbake til parkeringsdepot etter den tekniske kontrollen**.

Godkjent miljømatte skal benyttes.

Organisering av lukket depot / Parc Fermé og startområde



Ny illustrasjon erstatter den forrige

35 Startprosedyre

Endringer av startlinje – OBS, 20 meter er nå tatt bort. Grensen går ved startlinje.

Startområdet skal ha en markert startlinje. Sykkelen trilles videre fra venteseonen og inn i startområde i det en kommer til tiden for egen start. Utøveren kan starte sykkelen i det vedkommende er inne i sitt minutt for start. Sykkelen kan kun startes ved mekanisk trampstart eller elektrisk start.

Sykkelen må krysse startlinja for egen motor. Hvis man ikke får startet, så må sykkelen trilles ut når minuttet for egen start er over, for å gi plass til neste startende. Å ikke få startet motoren og kjørt over startlinja før minuttet er over medfører tidsstraff.

Kommer man for sent til start, så vil man i tillegg til tidsstraff forskyve sin starttid på neste TK tilsvarende.

36 Målgang og tilbake i lukket depot

Endringer i prosedyre for bruk av lukket depot, samt beskrivelse av målgangprosedyrer

Etter målgang skal sykkelen umiddelbart plasseres tilbake i lukket depot. Sykkelen kan tas ut 30 minutter etter at siste utøver i klassen er kommet i mål, **eller når den frigis etter tillatelse fra stevneleder**. Denne bestemmelsen gjelder både for endags- og todagers konkurranser.

Med mindre det er angitt i TR, eller at det på førermøte **og/eller ved oppslag** blir presisert hvilke plasseringer som skal i lukket depot, må alle sette inn sykkelen der. **Alle må uansett passere lukket depot eller annen kontrollsoner slik at arrangør om ønsket kan foreta en sluttkontroll av syklene.**

Ved konkurranse over to dager skal utøveren etter avslutning på siste fartsetappe på første dag kjøre direkte til siste TK, også kalt Pre-Finnish. Det er ikke anledning å ta turen innom depot selv om man har tid til det. Utøveren skal passere siste TK i sitt minutt og har deretter 15 min på seg å få sykkelen i lukket depot.

Målgang er i prinsippet det samme som en TK mellom rundene. Ved målgang gis det ikke tidsstraff for å komme for tidlig til TK. For sen ankomst straffes som vanlig med tilleggsminutter, eller DNF om respittiden overskrides. Dersom ikke lukket depot benyttes mellom dag en og to på todagers konkurranse skal det heller ikke gis tidsstraff for å komme for tidlig til siste TK (Pre-Finnish) på dag én. Sykkelen skal trilles over tidskontrollen for lukket depot og inn i depot.

Utøvere som bryter første dagen av en todagers konkurranse kan starte neste dag under forutsetning av at sykkelen settes i lukket depot ikke senere enn én time etter opprinnelig fastsatt tid for målgang/Pre-Finnish. Stevneleder kan i helt spesielle tilfelle gi ytterligere frist. Utøvere som er tatt ut av konkurransen før siste runde på dag én på grunn av oppbrukt respittid skal sette sykkelen i lukket depot innen opprinnelig fastsatt frist.

Ved bruk av enklere form for lukket depot må syklene plasseres der på konkurransedagen til samme tidsfrist som de andre.

42 Tidsregistrering

Ordet tidskort er byttet med tidsregistrering i paragrafnavnet. Hele paragrafen er byttet ut.

Tidsregistreringer gjøres normalt elektronisk. Tidskort kan brukes som en del av arrangørens tidtakersystem, dersom det benyttes som manuelt hovedsystem eller eventuell backup. Det er et kort utøver bringer med seg og får notert sine passeringstidspunkt på. Dette brukes for beregning av eventuelle tidstillegg.

Arrangør trenger ikke å bruke tidskort eller gi ut kvittering på passeringer på TK (tidskontroll) og PK (sjekkpunkter) under konkurransen dersom annen form for registrering benyttes. Utøveren er selv ansvarlig for å regne ut nytt tidspunkt for passering av neste TK om man kommer for sent eller for tidlig.

45 Respittid

Tillegg til gammel tekst

Respittid i enduro defineres som reservertid, og den er normalt 30 min. Arrangøren kan velge å ha kortere respittid, men da skal respittidens lengde angis i tilleggsreglene. I det utøveren havner lenger bak sin opprinnelig oppsatte plan for tidskontroll enn angitt respittid blir utøveren plukket ut av konkurransen og får resultatet DNF (did not finish), med mindre annet er oppgitt i TR. Alternativet er å gi resultat etter antall fullførte etapper før respittiden gikk ut.

På todagers konkurranser kan man starte på dag to selv om man får DNF eller bryter på dag én. Likeledes teller dag én selv om man får DNF eller bryter på dag to. Utøvere som blir diskvalifisert taper retten til plassering for begge dager, med mindre det står spesifikt nevnt i SR at forholdet kun skal føre til diskvalifikasjon for gjeldende konkurransedag.

46 Tidtaking

Tillegg til gammel tekst

Tidtaking kan foregå automatisk med elektronisk utstyr og transpondere, manuelt ved elektroniske eller mekaniske klokker eller ved en kombinasjon av disse. For manuell tidtaking gjelder tidsopløsning på ett sekund og tilsvarende for elektronisk tidtaking med transpondere 1/100 sek. I praksis betyr dette at ved manuell tidtaking skal 10-deler strykes og tilsvarende ved elektronisk tidtaking med transponder skal 1000-deler strykes ved beregning av plassering. Ved kombinasjon av manuell og elektronisk tidtaking gjelder samme som for manuell tidtagning. Ved NM og NC skal både tidtaker og tidtakerutstyr godkjennes av NMF. For andre typer konkurranser kan tidtaker og tidtakerutstyr godkjennes av arrangør.

Tidtaking på teststrekene skal gjennomføres med stillestående start, og det skal være tilstrekkelig tid mellom hver startende slik at man til en viss grad skal kunne kjøre i eget tempo uten å bli sinket av den som er foran. Startsignal kan gis av funksjonær, eller automatisk gjennom lyssignal eller nedtellingsklokke. Selve tidtagningspunktet for start kan være noen meter etter startlinjen, slik at ikke systemet registrerer feil sykkel eller tid.

71 Klasser i Norgescup og Norgesmesterskap

Veteranklassen har fått ny aldersgrense - fra året man fyller 40

Norgescup

- Ungdom, 13 til 16 år, max 85 cc 2-takt / 150 cc 4-takt (Kun lukket område)
- Ungdom 2, 13-16 år, max 150 cc 2-takt / 250 cc 4-takt (Kun lukket område)
- Ungdom Jenter, 13 til 16 år, max 85 cc 2-takt / 150 cc 4-takt (lukket område)
- Ungdom 2 Jenter, 13 til 16 år, max 150 cc 2-takt / 250 cc 4-takt (lukket område)
- Junior, 16-23 år fri cc (På offentlig vei må sykkel være i henhold til førerkortklassen)
- Senior, fra 18 år, fri cc (På offentlig vei må sykkel være i henhold til førerkortklassen)
- Damer, fra 16 år, fri cc (På offentlig vei må sykkel være i henhold til førerkortklassen)
- Veteran, 40 år og opp, fri cc

Norgesmesterskapsklasser

Følgende klasser beskrevet under Norgescup kan tildeles NM-status:

- Junior
- Senior
- Damer
- Veteran

Fra og med det året utøveren en juniorutøver fyller 18 og vinner NM junior, kan utøveren klasse opp til senior etter eget ønske.

Fra og med det året en ungdomsutøver fyller 15 år og vinner NC U2, klasses utøveren automatisk opp i juniorklassen.

Utøvere over 40 år velger selv om de vil delta i senior eller veteranklasse.

Samme skala – ny tekst

1.Plass	25 poeng	11.Plass	10 poeng
2.Plass	22 poeng	12.Plass	9 poeng
3.Plass	20 poeng	13.Plass	8 poeng
4.Plass	18 poeng	14.Plass	7 poeng
5.Plass	16 poeng	15.Plass	6 poeng
6.Plass	15 poeng	16.Plass	5 poeng
7.Plass	14 poeng	17.Plass	4 poeng
8.Plass	13 poeng	18.Plass	3 poeng
9.Plass	12 poeng	19.Plass	2 poeng
10.Plass	11 poeng	20.Plass	1 poeng

Ved poenglikhet etter flere konkurranser gjelder antall høyeste oppnådde plassering i serien, deretter nest høyeste osv. Kan det ikke avgøres på den måten, så er det siste resultat som skal telle høyest, deretter nest siste osv inntil et resultat kan avgjøres.

Denne poengskala benyttes også for hver enkelt dag på todager konkurranse, dersom poengberegning skal brukes. Utøvere utenfor skalaen rangeres etter gjennomsnittlig plassering. Ved poeng- eller plasseringslikhet teller dag to foran dag en. Det er endelig resultat etter to dager som legges til grunn om konkurransen inngår i en serie.

76 Sanksjoner gjeldende for alle typer konkurranser**Noe tillegg og justeringer – helt nytt sluttavsnitt som gir mer handlefrihet for stevneleder og jury.***Handlinger som medfører tidsstraff*

- 1 minutt tidsstraff for å starte motoren før utøveren er inne i sitt minutt for start.
- 10 sekunder tidsstraff for å ikke å krysse startlinja ved hjelp av motorkraft i løpet av minuttet for start
- 1 minutt straff per min som går, for å ankomme sent til start.
- 1 minutt tidsstraff for å stoppe mellom flagg for tidskontroll og kontrollbordet.
- Tidlig eller sen ankomst til tidskontroll, 1 minutt per minutt for sent eller tidlig. Det gis ikke tidsstraff for å komme for tidlig til TK for målgang.
- 1 minutt tidsstraff for ikke å respektere reglene om stående start ved fartsprøve.
- Ufrivillig exit fra traseen, hvor man ikke returnerer på samme sted som man dro ut, gir 3 minutters tidsstraff.
- Å ikke reagere i henhold til flaggsignaler gir 3 minutters tidsstraff.
- Å sperre for raskere utøver gir 3 minutters tidsstraff.
- Tidskontroller kan være organisert slik at man har Tk 1 på ene siden av bordet og Tk 2 på andre siden. Det gis 5 minutters tidsstraff for å kjøre på feil Tk.
- Første gangs overskridelse av maksimalt tillatt lydnivå, 1 minutt tidsstraff.

- For høy gjennomsnittsfart mellom sjekkpunkter som har en gitt fartsgrense gir 5 min tidsstraff ved første gangs forseelse

Handlinger som medfører diskvalifikasjon.

- Andre gangs overskridelse av maksimalt tillatt lydnivå. (Diskvalifikasjon kun aktuell konkurransedag.)
- For høy gjennomsnittsfart mellom sjekkpunkter som har en gitt fartsgrense gir diskvalifikasjon ved annen gangs forseelse.
- Bruk av annet drivstoff enn det som er angitt i teknisk reglement.
- Arbeid på sykkelen i startområdet.
- Starte sykkelen i lukket depot.
- Ankomst til lukket depot med motoren i gang.
- Fylle bensin, eller arbeide på sykkelen på vei fra tidskontroll, eller teknisk kontroll, til lukket depot.
- Røyking i lukket depot.
- Fylle bensin utenfor angitte serviceområder.
- Frakte bensin utenfor sykkelens bensintank.
- Fylle bensin uten å stoppe motoren.
- Sveise i serviceområdet.
- Bruke annen motorkraft en sykkelens egen.
- Motta fremmed hjelp.
- Bli ledsaget av annen utøver.
- Ikke følge trafikkreglene. (Diskvalifikasjon kun aktuell konkurransedag.)
- Endre eget, eller bruke annen utøvers, tidskort.
- Utebli fra tidskontroll.
- Forlate traseen i den hensikt å ta snarveier.
- Ha større motor enn det som er tillatt for klassen.
- Røre annen utøvers sykkel i lukket depot.
- **Mangle kontrollmerker som er satt ved teknisk kontroll.**

Sluttavsnittet i §76 slik det ble fastsatt av NMF for 2022.

Innføring av internasjonale sanksjoner kan til å begynne med oppfattes som veldig strengt. I en overgangsperiode anbefales det derfor at man i tilleggsreglene oppgir at sanksjoner som medfører direkte diskvalifikasjon i henhold til disse reglene kan sanksjoneres med tidsstraff **fastsatt av stevneleder** på første gangs forseelse og diskvalifikasjon på andre gangs forseelse.